

EAST AFRICAN SAFARI CLASSIC RALLY

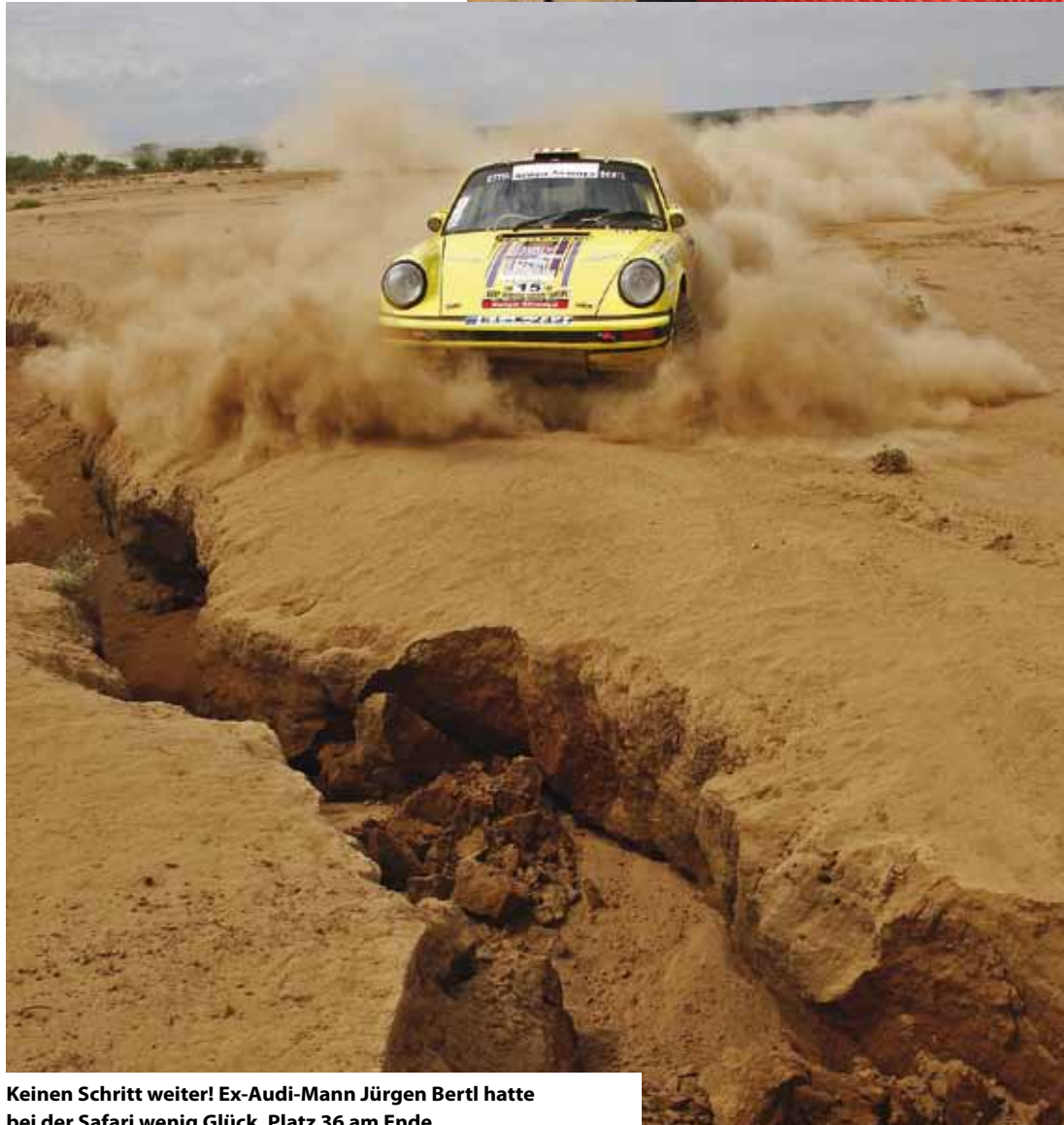
WASSERSPIELE IN OSTAFRIKA

Eine Safari der guten, alten Schule: Die East African Safari Classic Rallye fiel dieses Jahr buchstäblich ins Wasser. Gasfüße wurden mit Gummistiefeln besohlt und Abschleppseile zum wichtigsten Accessoire. Eine afrikanische Tragikomödie mit bekannten und unbekanntem Helden. Text: Sebastian Klein, Fotos: McKlein





Da drinnen sieht's auch nicht besser aus: Gérard Marcys Porsche mit Schlamm-Panade



Keinen Schritt weiter! Ex-Audi-Mann Jürgen Bertl hatte bei der Safari wenig Glück, Platz 36 am Ende



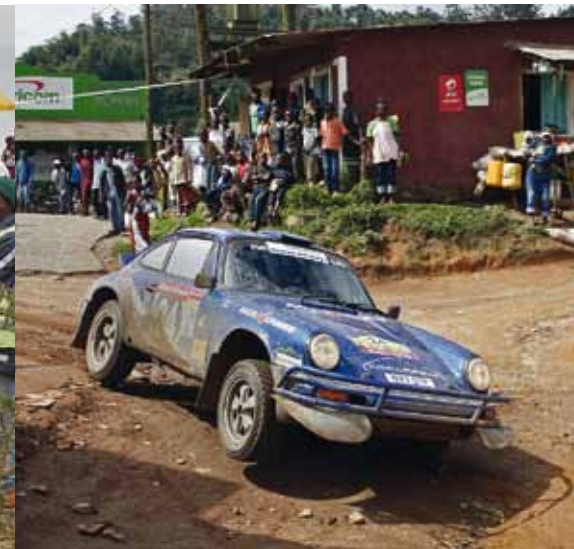
Kein Gefängnis, nur die strikte Zuschauerkontrolle auf der Spectator-Stage

Es ist nicht einmal ein halbes Jahr her, als Schreckensnachrichten aus Kenia auch hierzulande die Tageszeitungen füllten. Eine Dürreperiode und die folgende Hungersnot sind zum Glück nicht nur aus den Medien verschwunden – Petrus leistete seinen Beitrag zur Krisenbewältigung und spendierte der Region eine intensive Regenzeit. Die Savannen erstrahlten so grün wie schon lange nicht mehr und sonst trockene Seen wurden wieder zu Anlaufstellen von durstigen Löwen, Zebras und Elefanten.

Was für die Tierwelt und die einheimische Bevölkerung ein Segen war, erhöhte für die Teilnehmer der East African Safari Classic Rallye den Schwierigkeitsgrad. „Das wird eine ganz harte Safari“, wusste Beifahrer Crispin Sassoon aus Mombasa schon Wochen vor dem Start. Lastwagen hatten sich in den aufgeweichten Straßen mit tiefen Spuren verewigt, Steine wurden durch den Regen vom schützenden Schotter befreit. Außerdem meinte es Petrus derart gut mit seiner Hilfsbereitschaft, dass er die Regenzeit in die Verlängerung schickte.

Die fünfte Ausgabe der Classic-Safari wurde zu einer neun Tage und 4.000 Kilometer langen Schlamm Schlacht, die mit einer „gewöhnlichen“ Rallye nicht mehr allzu viel zu tun hatte. Nehmen wir den sechsten Tag als Beispiel. Die Prüfung Suswa ist eigentlich bekannt für die weltgrößte Feinstaubbelastung im Rallyesport. Wer die Safari-Fotos mit meterhoher Staubfahne kennt – sie sind hier entstanden. Im November 2011 waren die Feinstaubwerte dagegen vorbildlich, vielleicht sogar EU-Konform. Durch plötzlichen und anhaltenden Regen wurde weicher Staub zu noch weicherem Schlamm und die Straße zu einem Fluss.

Das beherrschende Thema im abendlichen Parc Fermé: Wer hat sich wann, wo



Eindringling aus der Playstation-Welt: Travis Pastrana schlug sich in der Wildnis prächtig

und wie lange festgefahren? Den ebenso traurigen wie einsamen Rekord stellte das korsische Duo Louis und Pierre Antonini im Porsche 911 auf – sie kamen in Suswa vom rechten Weg ab und fuhren sich fest. Der Besenwagen fand den 911 er auf der Rallyeroute natürlich nicht, der Service blieb auf dem Weg selbst stecken. In alter Dakar-Tradition blieb den Antonini-Brüdern nichts anderes übrig, als die Nacht im Auto zu verbringen. „No food, no eat, wet and cold“, lautete die knappe Zusammenfassung des 18-stündigen Zwangsaufenthalts in der Steppe.

Noch dramatischer klingt die Geschichte der englisch-kenianischen Paarung Simon Tysoe/Imran Khan, die ihren Hundeknochen-Escort vor einer Wasserdurchfahrt stoppten. Zu Fuß wagte Copilot Khan die obligatorische „Flussbegehung“. Auf der anderen Seite angekommen, war der Fluss aber schon so stark angeschwollen, dass es kein Zurück mehr gab. „Dreieinhalb Stunden haben wir so verbracht“, beschreibt Tysoe. „Ich stand hier und Imran auf der anderen Seite. Wir haben uns gesehen,

waren aber Welten auseinander.“ Dann kam Rettung durch einen gewissen Jim Heather-Hayes. Safari-Ikone und ein Buschranger-Typ, der einem Nashorn vermutlich mit bloßen Händen das Horn abbrehen könnte. Chuck Norris, aufgepasst!

Heather-Hayes ist so etwas wie der gelber Engel und die freiwillige Feuerwehr in einer Person, und er ist im Gegensatz zu den Besenwagen nicht einmal offiziell Teil der Rallye. Schlammflöcher riecht er auf 100 Kilometer Entfernung. Wenn sich mal wieder eine Meute an Porsches, Fords und Datsuns festgefahren hatte, war sein brüllender V8-Range-Rover zur Stelle. Im Falle von Tysoe/Khan musste Heather-Hayes aber nicht nur das Auto retten. Beim Abschleppversuch stieg Tysoe zu Fuß in den Fluss, rutschte weg und wurde unter Wasser gedrückt. Ohne Zögern sprang Heather-Hayes selbst in die Fluten und zog den Fahrer an Land. Chuck, du kannst endgültig einpacken! Danach wurde auch der Escort RS1600 über den Fluss befördert und weiter ging die Fahrt.

Das Ende aller Träume: Grégoire de Mévius (mit Safari-Hut) parkt mit gebrochenem Dreieckslenker



Hüja, Pferdchen: Jayant Shahs Datsun ist angeleint, Beifahrer-Legende Lofty Drews versucht sich trotzdem als Jockey



Thomas Flohr und Didier Breton (reitend) kurz vor dem erlösenden Service

Verwunderlich! Franz Wunderlich fuhr seine erste Schotterralleye und wurde als Zwölfter bester Deutscher



Feierabendbier: Die zweitplatzierten Geoff Bell und Tim Challen



Notoperation: Reparatur am Waldegård-Porsche

Björns Sieg hing am seidenen Faden oder besser gesagt: am Porsche des Schweizer Thomas Flohr. Der hatte am Ruhetag nach einem Überschlag aufgegeben, sein 911er wurde aber weiter mitgeschleppt – und diente jetzt als rollendes Ersatzteillager für sein Schwesterauto. Die Scheiben wurden getauscht und die nötigen Käfigstreben herausgeflext und ins Waldegård-Auto geschweißt. Der Technische Kommissar Karl-Heinz Goldstein verfolgte das hektische Treiben aus dem Hintergrund und zeigte schließlich mit dem Daumen nach oben.

Mit 41 Minuten Strafzeit auf dem Konto verließen die Waldegårds den Service und verbuchten sofort die nächste Bestzeit. Im Tagesziel lagen sie 6.49 Minuten hinter dem Südafrikaner Geoff Bell, der mit seinem Datsun 260Z bis dahin ohne ein einziges Problem durchgefahren war. Gegen eine Legende wie den schwedischen Weltmeister war der Gentlemen-Driver aber machtlos und so musste sich Bell schließlich mit Rang Zwei begnügen. Waldegård hat damit in jedem der vergangenen fünf Jahrzehnte mindestens einmal die Safari gewonnen – 1977, 1984, 1986, 1990, 2007 und jetzt 2011. Und er hat Porsche endlich den lang ersehnten Safari-Sieg beschert, den die Kombi Waldegård/Porsche in den 70er-Jahren dreimal gemeinsam verpasst hatte. 🇩🇪



Mehr Race Touareg als WRC: Ian Duncan brachte seinen pfeilschnellen Capri Perana auf Rang Sieben ins Ziel



Der andere Schwede: Stig Blomqvist wurde auf Ford Escort Dritter

Doch nicht alle Teams hatten so große Schwierigkeiten mit den klassischen Safari-Bedingungen, die an die guten alten WM-Zeiten erinnerten, als die Ostafrika-Rundfahrt noch zu Ostern inmitten der großen Regenzeit gefahren wurde. 1977 gilt bis heute als eines der nassesten Jahre. Der Sieger damals: Ein gewisser Björn Waldegård. Und der Schwede hatte anscheinend auch 2011 das beste Rezept für die schlammigen Bedingungen. Gleich zu Beginn setzte sich ein Trio vom Rest des Feldes ab. Mit dabei: der alte Waldegård mit Sohn Mathias im Porsche 911, Dakar-Spezi Grégoire de Mévius in einem weiteren 911er und Vorjahressieger Ian Duncan im Ford Capri Perana.

Nach alter Safari-Tradition wurde der Sieger mittels Ausschlussverfahren ermittelt: Wer heil durchkommt, gewinnt. Ian Duncan verabschiedete sich am dritten Tag aus der Spitzengruppe, als eines seiner Räder das Tempo kurzfristig erhöhte und den Rest des Fahrzeugs überholte. Diagnose: Gebrochene Radbolzen. Später am selben Tag brach die Capri-Kardanwelle. Mit einem Zeitverlust von fast drei Stunden lag der frisch gebackene

kenianische Meister hoffnungslos zurück. De Mévius konnte Waldegård nur einen Tag länger ärgern, bis ein Dreieckslenker an seinem Porsche brach und für einen mehrstündigen Zeitverlust sorgte.

Mit fast 40 Minuten Vorsprung ging Waldegård in den Ruhetag im Amboseli-Nationalpark am Fuße des Kilimandscharo. Doch der 67-Jährige, der 18 „richtige“ Safaris und vier Classic-Safaris absolviert hat, wusste: Hier kann noch so viel passieren. Das sollte sich an Tag Eins nach der Pause bewahrheiten. Kurz vor dem Ziel der zweiten Wertungsprüfung des Tages stand vor ihm ein Lastwagen quer auf der Fahrbahn. Waldegård wollte links vorbei, blieb in den Spurrillen hängen und knallte mit der Breitseite gegen das Straßenumgetüm. Björn war sichtlich geschockt, aber genau wie sein Sohn und Beifahrer Mathias unversehrt. Dasselbe konnte man von seinem roten Sportwagen nicht unbedingt behaupten. Der Überrollkäfig war auf der Beifahrerseite gebrochen. Front- und Heckscheiben nicht mehr an Ort und Stelle und das Dach wölbte sich gen Himmel.



Völkerverständigung: Sohn Ronny und seine neuen Freunde ziehen Papa Bernhard Kessel aus dem Wasser